LE GARAGE

Chronique Automne 2007

Dans cette parution :	☑ De la magie : plus de clé et le démarreur qui tourne encore et encore… ☑ Sonde de bas niveau d'essence GL1500 ☑ Garantie prolongée Honda Plus ☑ Nouveau numéro de filtre à l'huile pour GL1800 ☑ Soupape du piston plongeur 1800 (Case plunger) ☑ Courrier du lecteur

Note au lecteur : à moins d'avoir des connaissances mécaniques et le manuel d'entretien à votre disposition, vous devriez confier ces taches à votre concessionnaire qui est qualifié et équipé pour procéder à l'entretien de votre motocyclette. Si vous avez des commentaires, suggestions ou le goût de partager votre expérience personnelle, contactez-nous à l'adresse suivante : **goldwing@gwq.qc.ca**

DE LA MAGIE : PLUS DE CLÉ ET LE DÉMARREUR QUI TOURNE ENCORE ET ENCORE…

Une autre aventure de voyage!

Notre 3ème journée de vacances. Le soleil est au rendez-vous, direction Hersheyville en provenance de Cape Cod. C'est le temps de faire le plein d'essence, et le vide aussi. Pleine de ses 24 litres, la GL1500 2000 redémarre normalement. Puis, arrive le problème : après un déplacement de quelques secondes, le démarreur ne s'arrête plus, malgré que la clé soit dans ma main! « Mauvais contact probable » me dis-je. Malgré plusieurs tentatives de poussées sur le bouton du démarreur, rien à faire, le problème persiste Vite, il faut débrancher le négatif de la batterie pour ne pas « brûler » le démarreur. Et maintenant, que faire?

Afin d'assurer le démarrage de la moto, la GL1500 dispose de 2 relais, relais « A » et relais « B » qui sont aussi appelés « solénoïdes » (photo 1).

L'un d'eux, le relais A, assure l'alimentation au démarreur lors de la mise en marche. Pour démarrer le moteur de la moto, le conducteur tourne le contact et appuie sur un bouton qui ferme un relais afin d'envoyer le courant au démarreur. Ce relais est en fait un interrupteur actionné par un autre interrupteur, soit le bouton de démarrage, Ce « montage » est rendu nécessaire par le fort courant demandé par le démarreur. Dans le solénoïde, un faible courant circule dans l'électro-aimant qui attire une plaque de contact contre deux grosses bornes haute tension pour fermer le circuit. Donc, lorsque que le démarreur ne s'arrête plus même si le bouton n'est plus actionné, c'est que la plaque qui relie les 2 bornes est restée collée.

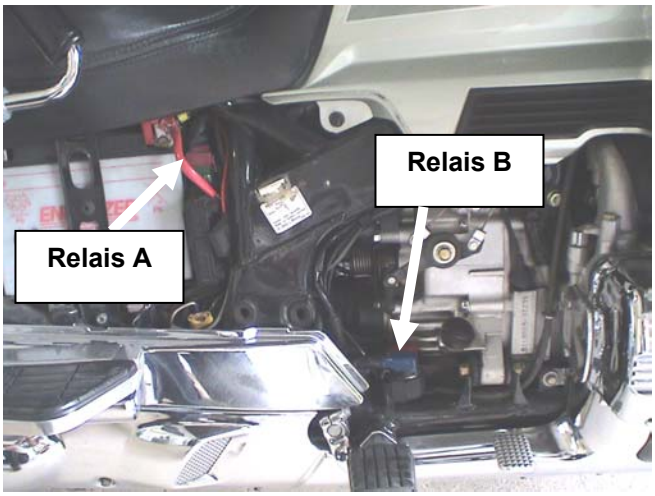

Photo 1 : Position des relais

Le responsable de ce problème sur la moto est le relais A (photo 2). Le relais A peut être acheté seul ou avec porte-fusible. Toutefois, après vérification du prix, il est plus avantageux de se le procurer complet.

Photo 2 : Relais A

Pour sa part, le relais B permet la marche arrière lorsqu'il est actionné.

Relais A (haut) porte-fusible incl.	35850-MK3-671	47.28 $
Relais B (bas)	35850-MT8-000	58.23 $

Pour la 1800, les coordonnées des relais sont les suivantes :

Relais A (haut)	35850-MCA-701	30.18 $
Relais B (bas)	35860-MCA-701	30.18 $

Cependant le remplacement et la vérification sur un 1800 demande de retirer la valise du côté gauche pour atteindre les relais qui sont situés près de la batterie du même coté.

Un truc connu à titre de dépannage dans une telle situation est d'utiliser un outil rigide tel un tournevis et de cogner sur le relais défectueux afin d'en décoller le contact. Un de nos membres a déjà vécu une telle expérience et ce truc lui a réussi.

En tout temps, il faut également que les bornes et les connecteurs de câbles soient propres et bien serrés et que le voltage de la batterie soit suffisant afin d'assurer un démarrage adéquat de la moto. Sans quoi vous pouvez toujours vous faire pousser pour que la moto démarre…

Sonde de bas niveau d'essence GL1500

Nous remercions un membre qui nous a fait part au printemps dernier du retour de disponibilité au Québec de la sonde de bas niveau d'essence pour les GL1500. Le numéro de pièce est **37810-MN5-008**. Après vérification à la fin d'août, le prix était de 54,71 $ + taxes et disponible à Toronto.

Garantie prolongée Honda Plus

Nos voisins américains ont depuis plusieurs années le choix de prolonger leur garantie sur leur moto. Ce programme est maintenant disponible ici. En voici quelques détails.

Le plan Honda Plus offre entre autres :

- le remplacement par des pièces d'origine
- aucun déductible facturé
- kilométrage illimité
- garantie transférable
- assistance routière

Ce plan honoré par tous les concessionnaires Honda au Canada et aux États-Unis vous permet de prolonger votre garantie de base jusqu'à quatre années supplémentaires.

Garantie du constructeur : 36 mois

48 mois*	60 mois*	72 mois*	84 mois*
702 $	1107 $	1391 $	1784 $

*incluant la garantie de base de 36 mois

Pour plus de détails, consultez le dépliant disponible chez votre concessionnaire ou le site internet suivant :

www.honda.ca/MotorcycleFre/default.htm
puis, cliquez sur l'onglet Honda Plus en haut.

Nouveau numéro de filtre à l'huile pour GL1800

Nous avons appris que le filtre à l'huile de la GL1800 porte maintenant un nouveau numéro :

Ancien numéro	15410-MCJ-003 (Toyo Roki)
Nouveau numéro	15410-MFJ-D01 (manufacturier inconnu)

À titre informatif, il faut savoir que ce filtre n'est pas exclusif aux 1800 puisque pouvant être utilisé sur d'autres modèles Honda. En ce qui concerne la 1500, le numéro de pièce pour le filtre reste inchangé et porte le numéro 15410-MM9-013.

Soupape du piston plongeur 1800 (Case plunger)

Votre suspension est rigide au point où vous avez l'impression de rouler avec une moto sans amortisseurs ? Il est possible que la soupape du piston plongeur en soit la cause (photo 3, numéro 31). Cette pièce se trouve sur la fourche avant gauche.

Nous avons conseillé à un propriétaire de 1800 qui vivait ce problème d'acheter et remplacer lui-même cette pièce. Il s'est plutôt présenté chez un concessionnaire en demandant d'effectuer le travail. Le mécanicien ignorait l'existence de ce problème et était septique du résultat. Suite à la

réparation, le propriétaire est totalement enchanté du résultat.

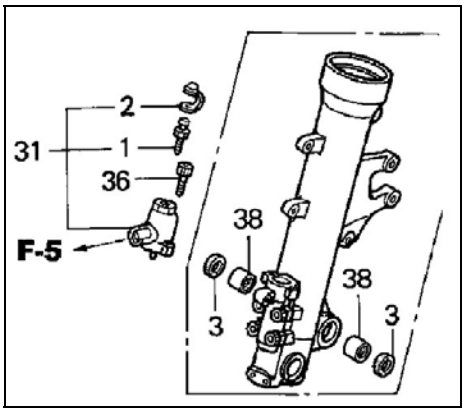

Photo 3 : Soupape du piston plongeur (#31)

Le numéro de la pièce est 51530-MCA-003 et se détaille environ 52.00 $

COURRIER DU LECTEUR

Bonjour,

J'essaie par hasard de trouver quelqu'un qui pourrait m'aider. J'ai une Goldwing 1996 1500 SE et a plusieurs reprises alors que je voulais arrêter ma moto normalement celle-ci ne voulait pas s'arrêter. Lorsque je tournais la clef à « Off », elle se mettait à démarrer. J'ai essayé de l'arrêter de toutes les manières mais rien à faire. Elle a cherché à démarrer jusqu'à ce que la batterie soit vide. Si c'est déjà arrivé à quelqu'un de votre club s.v.p. aidez-moi. **Le garagiste ne peut rien faire si ça ne lui arrive pas lorsqu'il la vérifie**.

Pierre Marceau

Ce courriel nous est parvenu sur le site de l'Association. Le premier article de cette édition traite de ce problème. Comme quoi la situation est bien réelle et que quelquefois, les mécanos n'ont pas la solution…. Merci à André Bissonnette d'avoir répondu à cette personne

Vibration exagérée du guidon « wobble » : suite…
Bonjour les Claude.
Ayant pris connaissance de l'édition «Été 2007» de l'Info GWQ concernant le courrier de mon ami Richard «Blue» Houle, permettez mois de vous parler de mon expérience concernant le problème de «wobble» sur ma moto.

À ma première saison à piloter ce nouvel engin, (GL 1800, 2005 «Silver») j'avais tendance à serrer trop fortement mes guidons, un peu par crainte et surtout parce que j'étais en position d'insécurité à dompter cette nouvelle bête de route. La cause imminente d'engourdissement des mains… les poignées trop serrées. Ayant peu à peu pris confiance sur cette nouvelle moto, ma façon de conduire devient de plus en plus relax telle qu'elle l'était aux guidons de mes deux précédentes GL1500. Mes mains plus ouvertes sur les poignées, je ressentis alors une étrange vibration aux guidons lors de décélération et plus je les relâchais, plus la vibration s'accentuait. Plusieurs questions se sont posées auprès d'autres membres afin de savoir s'ils éprouvaient la même sensation lors de nos randonnées estivales. Voici quelques réponses :
«Ma GL n'a pas ce problème, tes pneus ne sont pas assez gonflés, tes pneus sont bosselés, l'état des routes, etc»…

« Mon ami, ta GL n'a pas ce problème ??!! » Ayant fait un test routier sur une douzaine de moto dont certaines étaient munies de pneus neufs (moins de 1000 km, donc pas bosselés) de différentes marques et ayant les pressions recommandées par le fabricant, sur un pavé sec, j'ai ressenti ce «wobble» sur toutes les moto sauf une. Je discute de ce problème avec mon copain Claude Masson qui soupçonne que le roulement de direction d'origine n'est pas adéquat pour cette moto.

Quelques recherches sur les forums américains nous confirment que plusieurs motocyclistes ont corrigé cette situation simplement en remplaçant le roulement de direction d'origine par le produit «All Ball Bearing». Et de un et de deux, on opère !!

Le roulement de direction d'origine ou si vous préférez le « bearing » de direction maintenant remplacé par le produit «All Ball Bearing», ma GL 1800 n'éprouve plus aucune vibration lors de décélération, c'est le parfait accord entre «Silver» et son conducteur.

Merci à Claude pour ses judicieux conseils
René Caplette

Cher René,

Merci de nous communiquer cette expérience. Nous croyons en effet que l'installation de ces roulements de direction procure une amélioration significative sur le comportement de la 1800 et un tel témoignage nous le confirme. Continuez à nous faire part de vos expériences avec ces roulements.